

Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Helmut Wilhelm (Amberg)**
und der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Geplante Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hauptbahnhof

Nach Berichten der aktuellen Ausgabe der „Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn“, Heft 7, 1997, S. 283, ist eine neue Trassenführung des Transrapid im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofes (Hbf) geplant. Danach soll der Transrapid nicht mehr im Bereich des früheren Postbahnhofs seinen Endbahnhof erhalten, sondern mitten im Hbf. Hierfür soll die Fläche der heutigen Gleise 8, 9 und 10 genutzt werden. Diese würden zwangsläufig für den Rad-Schiene-Verkehr verlorengehen.

Der Verlust der Gleise 8, 9 und 10 für den Rad-Schiene-Verkehr hätte gravierende Auswirkungen sowohl auf die künftige Gestaltung des Personen- wie auch des Güterverkehrs in Hamburg.

Im Personenfern- und Regionalverkehr würde ausgerechnet das unentbehrlichste und unter hohen Kosten einschließlich Umgestaltung des Südkopfes erst vor einiger Zeit zur variablen Benutzung ausgebauten Gleis 8 entfallen. Dieses Gleis ist als einziges der im Hamburger Hbf für den gesamten Fern- und Regionalverkehr vorhandenen acht Bahnsteiggleise sowohl Richtung Osten (Lübeck und Büchen) als auch Richtung Süden (Hannover, Bremen und Stade) angebunden. Es ist dadurch das einzige, das durchgehende IC- und IR-Züge, vor allem der Relation Hannover/Bremen-Ostseeküste, zuläßt. Im laufenden Fahrplan kommen in Gleis 8 an Werktagen 22 ICE/EC/IC, 12 IR (Interregio), 9 RE (Regionalexpress) und 5 SE/RB (Stadtexpress/Regionalbahn) an und fahren dort 14 ICE/EC/IC, 15 IR, 12 RE und 5 SE/RB ab. Alternativen zur Abwicklung dieser Verkehre im Hamburger Hbf bestehen nicht.

Der Güterverkehr wäre besonders durch den Wegfall der Gleise 9 und 10 betroffen. Sie müssen einerseits von durchfahrenden Güterzügen benutzt werden, welche nicht alle über die eingleisige nördliche Güterbahn durchgeführt werden können, andererseits handelt es sich bei ihnen um betrieblich unverzichtbare Durchlaufgleise zwischen dem Nordkopf und dem Südkopf inkl. Abstellbahnhof. Nach Fertigstellung der „festen Verbindung Großer Belt“ wird das Güterverkehrsaufkommen, das durch den Hamburger Hbf geleitet werden muß, erheblich zunehmen.

Die Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hbf würde eine erhebliche Reduktion des bereits jetzt quantitativ wie qualitativ nicht

ausreichenden Regionalverkehrs in Richtung Ahrensburg/Lübeck erforderlich machen.

Nicht nur die unbedingt notwendige Durchführung weiterer Züge des Regionalverkehrs auf der Strecke Elmshorn–Hamburg Hbf anstelle der Strecke Elmshorn–Hamburg-Altona würde verhindert, vielmehr müßten auch die heute im Stundentakt fahrenden RE Kiel–Hamburg Hbf wieder nach Hamburg-Altona verlegt werden. Ein Integraler Taktfahrplan (ITF) wäre nicht mehr realisierbar.

Derartige Planungen hätten massive Einschnitte in den Personenverkehr im Großraum Hamburg zur Folge. Die Schienenausbaupläne für den gesamten norddeutschen Raum wären betroffen. Dennoch wurde von der Deutschen Bahn AG (DB AG) unseren Informationen zufolge eine Studie zur Verlagerung des Transrapid-Endhaltepunktes in den Hamburger Hbf in Auftrag gegeben. Vergleichbare Planungen der DB AG bezüglich der Transrapid-Trassenführung in Berlin durch den Tiergartentunnel wurden bereits von der Bundesregierung in der Antwort auf unsere Kleine Anfrage auf Drucksache 13/8480 (Antwort: Drucksache 13/8624) bestätigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung Planungen der DB AG bekannt, die eine direkte Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hbf zum Gegenstand haben, und wie bewertet sie diese hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit?

Hat diesbezüglich seitens des Bundes bzw. – nach Kenntnis der Bundesregierung – seitens der DB AG eine Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg stattgefunden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

2. Ist mit der bisherigen planerischen Entscheidung für den früheren Postbahnhof als Endhaltepunkt des Transrapid in Hamburg nach Auffassung der Bundesregierung eine endgültige Entscheidung über den Haltepunkt getroffen?

a) Wenn ja, durch wen wurde die jetzt bekanntgewordene Planung initiiert, und wer trägt die Planungs- wie Realisierungskosten?

b) Wenn nein, ist die Bundesregierung direkt bzw. mittelbar – in diesem Fall durch welche Stellen – in die Planungen eingebunden?

Welche weiteren Änderungen bezüglich der Haltepunkte des Transrapid sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung konkret geplant?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten zu einer späteren Erweiterung des Hamburger Hbf um Bahngleise für den Personennah-, Regional- oder Fernverkehr, wenn der Transrapid wie von der DB AG untersucht, auf den Gleisen 8 bis 10 in den Hbf geführt wird?

4. Hält die Bundesregierung für den Fall einer Realisierung dieses Vorhabens eine künftige oberirdische Erweiterung des Hamburger Hbf für möglich?

5. Liegen der Bundesregierung Anfragen, Planungen, Projektentwürfe bzw. Informationen seitens der DB AG zu einer möglichen unterirdischen Erweiterung des Hamburger Hbf vor?

Wie gestaltet sich ein eventuelles derartiges Vorhaben angesichts der vorhandenen Unterquerung des Hamburger Hbf durch drei U-Bahn-Linien?

6. Wie beurteilt die Bundesregierung Möglichkeiten zur Durchleitung des Güterverkehrs durch Hamburger Stadtgebiet, wenn der Transrapid – wie von der DB AG untersucht – auf den Gleisen 8 bis 10 in den Hbf geführt wird?

7. Wann ist mit einer Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan '92 vorgesehenen „Nördlichen Güterumgehungs bahn“ (Ausbaustrecke Hamburg/Rothenburgsort–Hamburg/Eidelstedt) zu rechnen?

8. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung im Schienen-Güterverkehr nach Fertigstellung der „festen Verbindung Großer Belt“?

a) Wie wird sich voraussichtlich die Zahl der Güterzüge entwickeln (bitte derzeitiges Aufkommen und prognostiziertes Aufkommen angeben)?

b) Auf welchen Trassen im Stadtgebiet Hamburg wird dieses Verkehrsaufkommen derzeit abgewickelt, auf welchen Trassen soll das prognostizierte Aufkommen abgewickelt werden?

c) Hält die Bundesregierung die derzeit in Hamburg bestehenden Bahn-Trassen für ausreichend, um das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen? Sind die Gleise 9 und 10 des Hamburger Hbf aus Sicht der Bundesregierung für die Bewältigung des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens verzichtbar?

9. In welchem Umfang werden die Planungen für den Ausbau des Knoten Hamburg von diesem Vorhaben betroffen?

10. Werden durch das Vorhaben die beabsichtigten Maßnahmen für den Knoten Hamburg, die laut Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes die Anpassung „an die künftig zu erwartenden höheren Leistungsanforderungen an die zulaufenden Neubau- und Ausbaustrecken“ umfassen, beeinflusst?

a) Wenn ja, in welchem Umfang hinsichtlich

- des geplanten Ausbaugrades des Knotens Hamburg,
- der Einbindung des VDE 1, Lübeck–Rostock–Stralsund, in das Netz der DB AG,
- der Einbindung des VDE 2, Hamburg–Berlin, in das Netz der DB AG,
- der Einbindung der Y-Trasse, Hannover–Bremen–Hamburg, in das Netz der DB AG,
- der Kosten und des Zeitrahmens der Realisierung?

- b) Wenn nein, welche Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, um trotz erheblicher Leistungsreduzierung des Hamburger Schienennetzes die genannten Leistungsanforderungen zu erreichen?

Ist die u. a. im Fünfjahresplan Schiene dokumentierte Planung für den Knoten Hamburg überhaupt mit einem Transrapid-Endhaltepunkt im Hamburger Hbf vereinbar?

11. Haben die Planungen der DB AG Auswirkungen auf das im Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 1998 bis 2002 ausgewiesene Finanzvolumen für den Ausbau der Knoten Frankfurt (M), Hamburg, München u. a., Bedarfsplan-Nr. 2.2?

12. Wie schlüsselt sich die im Fünfjahresplan Schiene ausgewiesene Summe von insgesamt 919 Mio. DM für die Jahre 1998 bis 2002 für den Ausbau dieser Knoten nach Verwendungsort und geplanten Vorhaben auf?

Welche Ausbaumaßnahmen in welchem finanziellen Umfang sollen im Knoten Hamburg nach bisheriger Planung durchgeführt werden?

13. Wird die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Knotens Hamburg nach Auffassung der Bundesregierung durch eine Einführung des Transrapid in den Hamburger Hbf unter Wegfall von Bahngleisen negativ beeinflußt?

Wenn ja, in welchem Umfang und wie weit sind die Wirtschaftlichkeitsberechnungen bereits gediehen?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussichten, bei Umwandlung der Gleise 8 bis 10 des Hamburger Hbf in eine Transrapid-Zufahrt einen Integralen Taktfahrplan im Schienengebundenen Verkehr zu realisieren?

15. Reichen nach Ansicht der Bundesregierung acht Bahnsteiggleise zur Realisierung eines ITF in Hamburg überhaupt aus, wenn dies in der Fachwelt mit Recht bezweifelt wird und im Berliner Zentralbahnhof sogar zwölf Bahnsteiggleise zur Realisierung des ITF im Fern- und Regionalverkehr vorgesehen sind?

16. Sieht sich die Bundesregierung in der Lage, den von ihr in der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage (Antwort: Drucksache 13/8624) gebrauchten Begriff „Überlegungen“ der DB AG näher zu konkretisieren?

Bonn, den 17. Oktober 1997

Gila Altmann (Aurich)

Kristin Heyne

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion